

STUDI POLA PENGEMBANGAN JARINGAN JALAN KOTA NANGA PINOH DI KABUPATEN MELAWI

Didit Rukmana¹⁾ Komala Erwan²⁾ dan Said Basalim²⁾

Abstrak

The road is a vital tool that needs to be maintained and enhanced functions to facilitate the flow of ground transportation. Ground transportation in the city of Nanga Pinoh a road network is a land transportation infrastructure that really support the growth and development of an area, due to increasing socio-economic interactions of intra and inter region. In this research will use the type of sample is purposive sampling technique (purposive sampling). This sampling technique is used to obtain the data and information of the general public. The results of the public perception of the target road network provision stating that the road network has not been inadequate provision in the City of Nanga Pinoh is equal to 37.88%, then the opinion of the respondents who claimed to have inadequate provision of road networks by 32.32%, 19.19% is sufficient, and was not sufficient for 10.61%. Highest priority in the improvement of the road network providing service quality indicators city road network is the safety of road users, reducing the number of accidents, and road maintenance.

Kata-kata kunci: Road Network, Likert Scale, Nanga City Pinoh, and Priority.

1) Mahasiswa Jurusan Teknik Sipil Fakultas Teknik Universitas Tanjungpura

2) Staf pengajar Jurusan Teknik Sipil Fakultas Teknik Universitas Tanjungpura

1. PENDAHULUAN

Secara umum jalan dibangun sebagai prasarana untuk memudahkan mobilitas dan aksesibilitas kegiatan sosial ekonomi dalam masyarakat.

Jalan raya sebagai salah satu sarana transportasi sejatinya adalah

Pengembangan pola jaringan jalan nantinya diharapkan mampu mendorong perkembangan kegiatan ekonomi wilayah terutama terintegrasinya dengan dermaga sungai yang ada, jaringan arteri primer, pusat-pusat pertumbuhan wilayah.

Transportasi darat di Kota Nanga Pinoh berupa jaringan jalan yang merupakan prasarana perhubungan darat yang sangat menunjang terhadap pertumbuhan dan perkembangan suatu wilayah

Pada tahapan awal ini perlu dilakukan pengaturan dan mengoptimalkan pola jaringan jalan lokal yang menghubungkan antar daerah di dalam wilayah Kota Nanga Pinoh, agar menjadi lebih efisien dalam melayani pergerakan orang dan hasil produksi masyarakat. Pada tahapan selanjutnya perlu

tempat atau media berkendara semua orang menuju tempat yang diinginkan, selain itu pula merupakan sarana untuk mendistribusikan barang atau jasa.

Peningkatan aksesibilitas yang menuju kota-kota lain dan dermaga sungai sebagai tempat pengumpulan barang-barang produksi yang utama untuk didistribusikan dan dipasarkan ke daerah lain.

Pola jaringan jalan yang berada di dalam wilayah Kota Nanga Pinoh umumnya terbentuk oleh jalan-jalan yang telah terbentuk secara alami serta mengikuti pula pola aliran sungai. Jenjang fungsi jalan belum terintegrasinya sistem transportasi yang ada.

2. TINJAUAN PUSTAKA

Pengelompokan jalan dimaksudkan untuk mewujudkan kepastian hukum penyelenggaraan jalan sesuai dengan kewenangan Pemerintah dan pemerintah daerah. Jalan umum menurut statusnya dikelompokkan ke dalam jalan

nasional, jalan provinsi, jalan kabupaten, jalan kota, dan jalan desa.

Berdasarkan administrasi atau wewenang pembinaannya jalan dapat dikelompokkan :

Berdasarkan bahan pengikatnya, konstruksi perkerasan jalan dapat di bedakan atas :

1. Jalan nasional, merupakan jalan arteri dan jalan kolektor dalam sistem jaringan jalan primer yang menghubungkan antaribukota provinsi, dan jalan strategis nasional, serta jalan tol.
2. Jalan provinsi, merupakan jalan kolektor dalam sistem jaringan jalan primer yang menghubungkan ibukota provinsi dengan ibukota kabupaten/kota, atau antaribukota kabupaten/kota, dan jalan strategis provinsi.
3. Jalan kabupaten, merupakan jalan lokal dalam sistem jaringan jalan primer yang tidak termasuk jalan yang menghubungkan ibukota kabupaten dengan ibukota kecamatan, antaribukota kecamatan, ibukota kabupaten dengan pusat kegiatan lokal, antarpusat kegiatan lokal, serta jalan umum dalam sistem jaringan jalan sekunder dalam wilayah

kabupaten, dan jalan strategis kabupaten.

4. Jalan kota, adalah jalan umum dalam sistem jaringan jalan sekunder yang menghubungkan antarpusat pelayanan dalam kota, menghubungkan pusat pelayanan dengan persil, menghubungkan antarpersil, serta menghubungkan antarpusat permukiman yang berada di dalam kota.
5. Jalan desa, merupakan jalan umum yang menghubungkan kawasan dan/atau antarpermukiman di dalam desa, serta jalan lingkungan.

Menurut Ningsih (2010), jaringan merupakan serangkaian simpul-simpul, yang dalam hal ini berupa persimpangan/terminal, yang dihubungkan dengan ruas-ruas jalan/trayek. Untuk mempermudah mengenal jaringan maka ruas-ruas ataupun simpul-simpul diberi nomor atau nama tertentu.

Kawasan perkotaan mempunyai konsentrasi populasi dan intensitas tata guna tanah yang tinggi. Tata guna tanah digunakan untuk perkantoran, pertokoan, industri, perumahan dan sekolah dan lain-lain. Kebutuhan akan akses tinggi sehubungan konsentrasi penduduk yang tinggi.

Jaringan jalan berdasarkan peran atau fungsinya (Miro, 1997) yaitu:

- a) Jalan arteri adalah jalan yang melayani angkutan jarak jauh dengan kecepatan rata-rata tinggi dan jumlah masuk dibatasi secara efisien.
- b) Jalan kolektor adalah jalan yang melayani angkutan jarak sedang dengan kecepatan rata-rata sedang dan jumlah masuk yang masih dibatasi.
- c) Jalan lokal adalah jalan yang melayani angkutan jarak dekat (angkutan setempat) dengan kecepatan rata-rata rendah dan jumlah masuk yang tidak dibatasi.

Pembangunan dan pengembangan infra struktur seperti jalan raya merupakan dambaan bagi masyarakat khususnya pengguna jalan raya. Disamping jalannya lancar karena bebas lobang, pengemudi juga mengharapkan agar tingkat kenyamanan dan keamanan diperhitungkan dalam pembangunan jalan tersebut. Menurut Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, keselamatan pengguna jalan adalah suatu keadaan terhindarnya setiap orang dari risiko kecelakaan selama berlalu lintas yang

disebabkan oleh manusia, kendaraan, jalan, dan/atau lingkungan.

Keselamatan lalu lintas bertujuan untuk menurunkan korban kecelakaan lalu-lintas di jalan. Jumlah korban kecelakaan lalu lintas jauh lebih tinggi dari kecelakaan transportasi laut, kereta api dan udara. Keselamatan lalu lintas merupakan suatu program untuk menurunkan angka kecelakaan beserta seluruh akibatnya, karena kecelakaan mengakibatkan pemiskinan terhadap keluarga korban kecelakaan.

Luas jalan yang tidak berimbang dengan jumlah kendaraan dan pengguna jalan raya serta makin berkurangnya lahan hijau membuat tidak terdapat alternatif yang membuat kondisi psikologis menjadi lebih nyaman ketika berada di jalan raya.

3. METODE PENELITIAN

Metode penelitian dalam penelitian ini adalah metode *model development* dengan penelitian studi kasus. Penelitian studi kasus menurut Maxfield (Nazir, 2005) adalah penelitian tentang suatu subjek penelitian yang berkenaan dengan suatu fasa spesifik atau khas dari seluruh personalitas. Tujuan studi

kasus dalam penelitian ini adalah untuk memberikan gambaran secara mendetail tentang karakteristik pola jaringan jalan yang ada di Kota Nanga Pinoh, kemudian dari karakteristik tersebut akan dikaji ulang bentuk pola jaringan jalan untuk menunjang perkembangan Kota Nanga Pinoh. Hasil dari penelitian studi kasus merupakan suatu generalisasi dari pola kasus yang tipikal.

Model didefinisikan sebagai bentuk penyederhanaan suatu realita untuk tujuan tertentu, baik dalam bentuk model fisik, peta dan diagram, serta model statistik dan matematika (Tamin, 1997). Beberapa skenario dapat dilakukan pada model sehingga dapat dipilih rencana pengembangan yang paling optimum. Dalam pemodelan transportasi sering digunakan model grafis dan matematis.

Data adalah segala keterangan atau informasi mengenai segala hal yang berkaitan dengan tujuan penelitian. Untuk menggali atau mengumpulkan data dapat dilakukan antara lain dengan tes, pengisian angket atau kuisioner, wawancara atau *interview* dan observasi atau pengamatan.

Penentuan teknik pengolahan dan penyajian data sangat tergantung

pada teknik yang akan digunakan dalam penelitian. Agar lebih mudah dipahami dan lebih informatif, maka data hasil penelitian dan hasil analisis akan disajikan dan ditampilkan dalam bentuk tabel, grafik atau diagram.

4. ANALISIS HASIL PENELITIAN

4.1. Data

Klasifikasi jaringan jalan di Kota Nanga Pinoh didasarkan pada hirarki kota dan pusat-pusat kegiatan dalam kota. Hirarki kota diperlukan untuk menentukan klas jalan regional yang melintasi dalam kota maupun keluar kota (primer). Keberadaan pusat-pusat kegiatan kota yang dilayani merupakan arahan untuk menentukan klasifikasi jaringan jalan di dalam kota (sekunder). Keberadaan jalan lingkungan dimaksudkan sebagai fasilitas hubungan baik antara unit lingkungan maupun blok-blok peruntukan

Untuk pola jaringan jalan yang berada di wilayah pinggiran Kota umumnya terbentuk oleh jalan-jalan perkebunan, serta mengikuti pula pola aliran sungai. Jenjang fungsi jalan belum terintegrasinya sistem transportasi yang ada. Pengembangan pola jaringan jalan nantinya diharapkan mampu

mendorong perkembangan kegiatan ekonomi wilayah terutama terintegrasinya dengan dermaga sungai yang ada, jaringan arteri primer, pusat-pusat pertumbuhan wilayah, serta mampu membuka daerah-daerah yang masih terisolasi.

Hal perlu dilakukan adalah pengaturan dan mengoptimalkan pola jaringan jalan lokal yang menghubungkan antar daerah, agar menjadi lebih efisien dalam melayani pergerakan orang dan hasil produksi masyarakat. Pada tahapan selanjutnya perlu ditingkatkan aksesibilitas yang menuju pusat kota dan dermaga sungai sebagai tempat pengumpulan barang-barang produksi yang utama untuk didistribusikan dan dipasarkan ke daerah lain.

4.2. Pengelolaan Data Kuisioner

Berdasarkan persamaan yang dipakai untuk menentukan jumlah sampling minimal dalam suatu populasi, didapat jumlah sampel minimal yang harus dipenuhi dan sampel yang dipakai. Dari hasil analisa yang diolah didapat pemakaian sampel berdasarkan jumlah penduduk Kecamatan Nanga Pinoh tahun 2010 berjumlah 39.604 jiwa dengan laju pertumbuhan penduduk 4,16 persen/ tahun (BPS

Kabupaten Melawi 2011), didapatkan jumlah sampel minimum yang harus diambil adalah minimal 396 sampel.

Penyediaan jaringan jalan di Kota Nanga Pinoh berdasarkan survey yang dilakukan menunjukkan bahwa pendapat responden yang terbesar adalah belum mencukupinya penyediaan jaringan jalan di Kota Nanga Pinoh yaitu sebesar **37,88 %** (Dihitung dengan menggunakan rumus $x = \frac{150 \times 100}{396}$). Untuk itu diperlukan. Hal ini dikarenakan di pinggiran kota masih terdapat jaringan jalan yang masih sangat terisolasi dan belum memadai dari segi perkerasannya.

Berdasarkan rencana pengembangan infrastruktur transportasi Kota Nanga Pinoh dalam RTRW Kota Nanga Pinoh Program penanganan pembangunan jaringan jalan di Kota Nanga Pinoh digunakan sebagai patokan dalam rencana pentahapan pembangunan infrastruktur transportasi terutama transportasi jalan

Sistem jaringan jalan dikembangkan dengan tujuan untuk melayani pengembangan wilayah Kota Nanga Pinoh secara keseluruhan. Untuk itu diperlukan adanya peningkatan jalan yang sudah

ada maupun perintisan jalan-jalan baru untuk mengefisienkan sistem transportasi wilayah sekaligus untuk membuka peluang-peluang baru dengan terbukanya hubungan antar bagian wilayah kabupaten. Pengembangan sistem transportasi darat ini berperan dalam peningkatan ekonomi wilayah dan di sisi lain untuk peningkatan fungsi sosial serta pelayanan umum.

Adanya peningkatan penyediaan jaringan jalan agar dapat mengakomodir pergerakan transportasi yang ada dan dapat meningkatkan pelayanan jaringan jalan sehingga dapat menunjang kehidupan perekonomian yang ada di Kota Nanga Pinoh. Dari tabel di atas juga dapat diketahui ada **10,61 %** responden yang menyatakan bahwa sangat belum mencukupinya penyediaan jaringan jalan di Kota Nanga Pinoh

Persepsi masyarakat terhadap target penyediaan jaringan jalan menyatakan bahwa belum mencukupinya penyediaan jaringan jalan di Kota Nanga Pinoh yaitu sebesar 37,88%, kemudian diikuti oleh pendapat responden yang menyatakan telah mencukupinya

penyediaan jaringan jalan di Kota Nanga Pinoh sebesar 32,32%, sangat mencukupi 19,19%, dan sangat belum mencukupi sebesar 10,61%.

DAFTAR PUSTAKA

Departemen Pekerjaan Umum
Direktorat Jenderal Bina Marga, No. 010/T/BNKT/1990. *Panduan Penentuan Klasifikasi Fingsi Jalan di Wilayah Perkotaan*. Jakarta

Miro, Fidel. 1997. *Sistem Transportasi Kota*. Bandung: Penerbit Tarsito.

Nazir. 2005. *Metode Penelitian*. Jakarta: Ghalia Indonesia.

Ningsih, D. H. U. 2010. *Analisa Optimasi Jaringan Jalan Berdasar Kepadatan Lalulintas di Wilayah Semarang dengan Berbantuan Sistem Informasi Geografi (Studi Kasus Wilayah Dati II Semarang)*. Jurnal Teknologi Informasi DINAMIK Volume XV, No.2, Juli 2010 : 121-135.

Tamin, Ofyar Z. 1997. *Perencanaan & Pemodelan Transportasi*. Bandung :Penerbit ITB.